

IDENTIFIKASI *AGGRESSIVE DRIVING* PADA REMAJA PENGGUNA SEPEDA MOTOR

SKRIPSI



Nama : Daning Fauza
NIM : 201210230311076

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG
2018**

**IDENTIFIKASI *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA REMAJA PENGGUNA SEPEDA MOTOR**

SKRIPSI

**Diajukan kepada Universitas Muhammadiyah Malang
sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar
Sarjana Psikologi**



**Oleh :
Daning Fauza
NIM : 201210230311076**

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG
2018**

SKRIPSI

Dipersiapkan dan disusun oleh:

Daning Fauza

Nim : 201210230311076

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal, 30 Oktober 2018

dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai kelengkapan
memperoleh gelar Sarjana (S1) Psikologi
Universitas Muhammadiyah Malang

SUSUNAN DEWAN PENGUJI:

Ketua/Pembimbing I,
a/h KAPRODI

Ni'matuzahroh, S. Psi, M. Si.

Anggota I

Dr. Diah Karmiyati, M. Si

Sekretaris/Pembimbing II,

Sofa Amalia, S.Psi, M.Si.

Anggota II

Dian Caesaria Widyasari, S.Psi, M.Sc.



Mengesahkan
Dekan,
Muhammad Saif Yuniardi, M.Psi., Ph.D

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Daning Fauza

NIM : 201210230311076

Fakultas/Jurusan : Psikologi

Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Malang

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah/Skripsi yang berjudul :

Identifikasi *Aggressive Driving* Pada Remaja Pengguna Sepeda Motor

1. Bukan hasil karya orang lain baik hanya sebagian maupun keseluruhan kecuali bentuk kutipan yang digunakan dalam naskah dan telah disebutkan sumbernya
2. Hasil karya ilmiah/skripsi dari penelitian yang saya lakukan merupakan Hak bebas Royalti non eksklusif, apabila digunakan sebagai sumber pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia mendapatkan sanksi sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

Malang, 25 Oktober 2018

Mengetahui

Ketua program Studi

Diana Savitri Hidayati S.Psi., M.Psi

Yang menyatakan



Daning Fauza

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum,wr.wb

Puji syukur penulis panjatkan sebanyak-banyaknya kepada Allah SWT yang mana berkat limpahan karunianya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Identifikasi *Aggressive Driving* Pada Remaja Pengguna Sepeda Motor” sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana (S1) Psikologi di Universitas Muhammadiyah Malang.

Dalam penelitian ini, penulis banyak sekali mendapatkan petunjuk, bantuan, bimbingan dan dukungan yang sangat amat bermanfaat untuk kelangsungan penyelesaian skripsi. Maka dari itu penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak M.Salis Yuniardi,S.Psi.,M.Psi.,Ph.D., selaku Dekan Fakultas Psikologi dan pembimbing I di Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang
2. Ibu Sofa Amalia M.Si selaku pembimbing II dan Ibu Ni'matuzahro M.Si selaku pembimbing I di Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang yang telah mendukung dan memberikan banyak masukan dari awal bimbingan hingga selesainya naskah Skripsi.
3. Bapak Adhyatman Prabowo, M.Psi selaku dosen wali yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta meluangkan waktunya sejak awal perkuliahan sampai peneliti bisa menyelesaikan skripsi
4. Staf dosen, Tata Usaha, dan Laboratorium Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang
5. Ayah, Ibu, dan keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan agar skripsi ini bisa selesai tepat waktu
6. Teman-teman mahasiswa di Grup Whatapp pasukan 86 (Ridwana, Masbob, Uchi, Bilqis, Fitya, Tika, Candy, Ical, Andhi, Denis) yang telah menemani dan saling memberikan support setiap hari.
7. Souldbeat Family dan Team CCK (Kak Vika, Kak Rere, Kak Caca, Aris dan Kak Sita) yang telah banyak membantu hidup saya selama saya tinggal dan berkarir di Malang
8. Temen main Jessica, Key, Gilbert, Sinta dan Andrea yang tidak lupa mengingatkan untuk kuliah

Penulis sangat menyadari tidak ada satupun karya manusia yang sempurna, karena kesempurnaan hanya milik Allah SWT. Maka dari itu saya selaku penulis naskah skripsi ini sangat membutuhkan kritik dan saran dari pembaca

agar dapat memperbaiki karya saya dengan sebagaimana mestinya dan bermanfaat untuk pembaca dimanapun berada. Demikian yang dapat saya sampaikan, apabila ada kurang dan lebihnya mohon maaf yang sebesar-besarnya. Wassalamualaikum, wr.wb.

Malang, 25 Oktober 2018

Penulis

Daning Fauza



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL DAN GRAFIS.....	viii
ABSTRAK.....	1
PENDAHULUAN	2
LANDASAN TEORI.....	5
<i>Aggressive Driving</i>	5
Aspek-Aspek <i>Aggressive Driving</i>	6
Faktor-Faktor Penyebab <i>Aggressive Driving</i>	6
Bentuk <i>Aggressive Driving</i>	7
<i>Aggressive Driving</i> pada Remaja.....	7
METODE PENELITIAN.....	9
Rancangan Penelitian	9
Subjek Penelitian	9
Variabel dan Instrumen Penelitian.....	9
Prosedur dan Analisis Data.....	10
HASIL PENELITIAN	11
DISKUSI.....	13
KESIMPULAN DAN IMPLIKASI	15
REFERENSI	16
Lampiran	19

DAFTAR TABEL DAN GRAFIK

Gambar 1. Kerangka Berfikir.....	9
Tabel 1. Deskripsi Subjek.....	11
Tabel 2. Kategori <i>Aggressive Driving</i> Remaja	11
Tabel 3. Kategori <i>Aggressive Driving</i> Remaja dari demografis responden.....	12
Tabel 4. Kategori <i>Aggressive Driving</i> Remaja berdasarkan jenis kelamin.....	12



IDENTIFIKASI AGGRESSIVE DRIVING PADA REMAJA PENGGUNA SEPEDA MOTOR

Daning Fauza
Fakultas Psikologi, Universitas Muhammadiyah Malang
ozacatalea024@gmail.com

Angka kecelakaan pada usia remaja sangat tinggi dibandingkan dengan kelompok usia lainnya. Kecelakaan terjadi salah satunya disebabkan karena *aggressive drivin*. *Aggressive driving* adalah kecepatan melebihi batas, tidak mematuhi perangkat rambu lalu lintas, sehingga sangat membahayakan pengendara yang lain. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk identifikasi tingkat *aggressive driving* pada remaja pengguna sepeda motor. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif, menggunakan teknik sampling *purposive sampling* dengan jumlah subjek 139 remaja. Instrument penelitian adalah skala *aggressive driving*. Hasil penelitian adalah hasil penelitian diperoleh bahwa remaja lebih banyak yang memiliki perilaku *aggressive driving* rendah dengan prosentase 58,3% dan 20,1%. Remaja memiliki perilaku *aggressive driving* tinggi dengan temuan lain menunjukkan bahwa remaja laki-laki memiliki perilaku *aggressive driving* yang tinggi dibandingkan dengan remaja perempuan.

Kata Kunci : *aggressive driving*, remaja

Accident rates in adolescence are very high compared to other group ages. Accidents caused by aggressive driving, aggressive driving exceeding the speed limit, changing lanes without giving sign lights (sein), signaling that is not appropriate in changing lanes, disobey traffic signs (stop sign, no pass, lights traffic, breaking through the railroad gate), the purpose of this research is to identify aggressive driving in teenagers who use motorcycle, this research is a quantitative descriptive research, with purposive samples of technique and the number of subjects 139 adolescents, research instrument is aggressive driving scale. the result of the study found that more adolescents who have low aggressive driving behavior with 58.3% and only 20.1% high. Other research indicate that male adolescents are more aggressive behavior of high driving compared to female adolescents.

Keyword : aggressive driving, adolescents.

World Health Organization atau Organisasi Kesehatan Dunia mencatat bahwa setiap hari lebih dari 1000 orang muda meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dimana korban tersebut berada pada rentang usia 14-25 tahun. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kedua kematian secara global di kalangan anak-anak dan orang muda. Beragam upaya sudah dilakukan oleh penegak hukum, organisasi pemerintahan maupun swasta yang peduli dengan keselamatan jalan, namun kecelakaan lalu lintas terus saja bertambah. Hal tersebut dikarenakan kurangnya keahlian pengemudi dalam menggunakan kendaraan dan juga disebabkan oleh emosi negatif yang terjadi atau sebelum berkendara. Gicquel, Ordonneau, Blot, Toillon, Ingrand dan Romo (2017), dalam jurnalnya juga menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas biasanya didominasi oleh faktor manusia yaitu dari pengemudi yang berkaitan dengan konsentrasi, ketepatan persepsi, keterampilan dan juga emosi.

Gicquel, Ordonneau, Blot, Toillon, Ingrand dan Romo (2017) juga mengatakan bahwa pengemudi kendaraan roda dua dengan usia 18-21 cenderung berkendara untuk menunjang aktivitas, meningkatkan kepercayaan diri dengan lebih menunjukkan kemampuan. Mereka cenderung berkendara dengan kecepatan yang tinggi untuk mempersingkat waktu perjalanan dan tidak jarang mereka berkendara agar diperhatikan orang lain. Di Indonesia sepeda motor masih berkontribusi sebagai penyumbang kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan pada data tahun 2010 hingga 2016, pada Badan Pusat Statistik menjabarkan peningkatan kecelakaan motor mencapai tiga kali lipat, ditambah lagi dengan jumlah kecelakaan pada tahun 2016 mencapai lebih dari 100 ribu kecelakaan dan menyebabkan lebih dari 20 ribu jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan tersebut, 20 ribu jiwa lainnya mengalami luka berat dan terancam disfungsi anggota tubuhnya (bps.go.id, 2018). Riandini, Susanti dan Yanis, (2015) dalam penelitiannya menemukan bahwa 80 persen korban kecelakaan lalu lintas didominasi dengan rentang usia 19 tahun sampai 35 tahun.

Sekalipun angka kecelakaan kendaraan sepeda motor terus bertambah setiap tahunnya, hal tersebut tidak menurunkan minat dalam penggunaan kendaraan roda dua atau sepeda motor di Indonesia. Sepeda motor sendiri sampai saat ini masih menjadi alat transportasi andalan karena sepeda motor dianggap sebagai solusi yang tepat untuk dapat terhindar dari macet. Parmin (2013) melansir berdasarkan data dari satlantas polres kota Malang bahwa setiap bulan sekitar 3000 unit sepeda motor baru siap dipasarkan. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa pengemudi sepeda motor di Malang akan terus meningkat setiap tahunnya.

Pengemudi sepeda motor tidak jarang melakukan perilaku berkendara yang cenderung berbahaya, diantaranya adalah menerobos lampu lalu lintas, tidak patuh pada larangan tertulis, bertelepon atau mengirim sms disaat berkendara, menghindari macet dengan berkendara di atas trotoar, bergoncengan dengan lebih dari 2 orang di motor, merokok saat berkendara dan mengobrol di jalan dengan pengemudi lain saat sedang berkendara. Marsaid, Hidayat, dan Ahsan, (2013) menjelaskan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan paling besar didominasi dari ketidaksadaran pengemudi terhadap peraturan lalu lintas, kurangnya keterampilan dalam mengemudi, dan juga mengemudi secara agresif (*aggressive driving*).

Dalam penelitiannya, Vazquez (2013) menemukan bahwa usia juga merupakan salah satu faktor demografis yang cukup mempengaruhi perilaku *aggressive* saat berkendara. Temuan tersebut menjelaskan bahwa individu dengan rentang usia dewasa muda 18-22 tahun dan 23-37 tahun memiliki perilaku berkendara agresif yang lebih tinggi dibandingkan individu dengan usia yang lebih tua. Rata-rata dalam satu bulan ada 2.471 orang yang terlibat kecelakaan dan 20% dari total kecelakaan melibatkan pelajar dengan usia remaja dikarenakan perilaku yang seenaknya dalam berkendara (detik news 2013).

Menurut *Safety Defensive Consultant Indonesia* (Nugroho, 2017) juga menjelaskan bahwa pengendara dengan usia produktif masuk dalam usia milenial yang cenderung lebih agresif karena memiliki kecenderungan pamer akan kemampuan namun tidak dibarengi dengan keahlian dalam berkendara yang baik. Perilaku mengemudi yang agresif sering dipandang sebagai pola perilaku sosial yang disfungsi yang menimbulkan risiko serius terhadap keselamatan publik (Houston, Harris, dan Norman, 2001). Perilaku mengemudi yang agresif dapat dimanifestasikan dalam berbagai praktik mengemudi yang tidak aman seperti gerakan menyulut, membunyikan klakson, perilaku cabul dan kasar, menggunakan trotoar saat macet, dan mengejar. Menurut laporan *National Highway Traffic Safety Administration* (dalam Mouloua, Brill & Shirkey, 2007) mengemudi secara agresif adalah penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan cedera.

Perilaku mengemudi yang agresif didefinisikan sebagai perilaku yang dilakukan saat mengemudi menyebabkan kerusakan fisik atau psikologis bagi pengguna jalan lainnya (Philippe, Vallerand, Richer, Vallières & Bergeron, 2009). Miles dan Johnson, (2003) menjelaskan bahwa beberapa perilaku yang biasanya terkait dengan *aggressive driving* adalah kecepatan melebihi batas, merubah jalur tanpa memberikan lampu tanda (*sein*), persinyalan yang tidak tepat dalam merubah jalur, tidak mematuhi perangkat rambu lalu lintas (tanda berhenti, tanda tidak boleh lewat, lampu lalu lintas, menerobos pintu palang rel kereta api. Kurniawan (2016) menambahkan juga bahwa kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku pengemudi dapat dipengaruhi oleh emosi negatif seperti amarah, tidak sabar, stress, dan jengkel, dimana merupakan dorongan untuk memunculkan perilaku berkendara agresif atau *aggressive driving behavior*.

Dalam survei yang dilakukan *The National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) pada tahun 2010, 40% pengemudi mengaku bahwa mereka kadang-kadang menambah kecepatan kendaraannya saat berada di persimpangan lalu lintas meski lampu lalu lintas yang menyala kuning dan 11% melaporkan melakukannya hal tersebut dalam intensitas sering. Selain itu, 10% juga mengaku terkadang memotong atau menyalip pengemudi lain melalui jalur kiri, dan 2% diantaranya melakukannya dengan sering (Schafer, 2015). Sejalan dengan hal tersebut, penelitian yang dilakukan oleh Huang (2014) selama 30 hari menunjukkan bahwa pengendara dengan kelompok usia 18-39 tahun memiliki kesadaran terhadap kecelakaan yang lebih rendah dibandingkan dengan kelompok usia yang lebih tua yaitu 40-65 tahun. Temuan lainnya yaitu kelompok usia lebih

muda memiliki lebih banyak pengalaman *aggressive driving* dibandingkan dengan kelompok yang lebih tua, serta pengalaman *aggressive driving* juga menunjukkan pola menurun seiring bertambahnya usia. Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa remaja merupakan usia yang rentan melakukan *aggressive driving*.

Terdapat beberapa faktor munculnya *aggressive driving* baik faktor internal maupun faktor eksternal. Faktor internal antara lain emosi negatif seperti frustrasi, stress, hormonal, jenis kelamin, dan juga kepribadian, sedangkan faktor eksternal yaitu: kekuasaan dan kepatuhan, alkohol dan obat-obatan, suhu udara, polusi udara, media, dan budaya (Santoso, Maulina, Adystia & Oei, 2013). Tasca (2000) juga menjelaskan bahwa perilaku berkendara yang dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko kecelakaan, dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya menghemat waktu.

Perepjolkina dan Renge, (2011) dalam penelitiannya memaparkan bahwa faktor-faktor yang dapat mempengaruhi individu melakukan perilaku *aggressive driving* diantaranya adalah usia, jenis kelamin, jarak tempuh perjalanan dalam perilaku mengemudi agresif. Parker, Lajunen dan Summala (2002) juga menjelaskan bahwa jenis kelamin adalah prediktor perilaku mengemudi menyimpang, dengan pelanggaran lalu lintas lebih tinggi yang dilakukan oleh pengemudi pria. Hal ini dapat dilihat dari bentuk reaksi pada pengemudi laki-laki yang akan bereaksi lebih agresif daripada pengemudi perempuan ketika merasa terhambat atau terhalang jalan, sehingga menunjukkan perilaku mengemudi yang tidak konsisten dan tidak sabar.

Herani dan Jauhari (2017) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa bentuk perilaku agresif dalam mengemudi yaitu *impatience and inattention* (ketidaksabaran dan kecerobohan), *power struggle* (perlawanan), serta *recklessness and road rage* (kesembronan dan amukan jalan), maka ditemukan bahwa perilaku yang paling sering terjadi adalah menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning menyala, berkendara secara zig-zag (berpindah-pindah jalur) untuk mencari celah jalan, mengemudi melebihi batas kecepatan maksimum, memperkecil jarak kedekatan kendaraan mereka dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi pengemudi lain yang akan mengambil jalan (menyerobot), menghalangi pengemudi lain yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan kepada pengemudi lain, dan mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi.

Sofyanida dan Yanuvianti (2016), menjelaskan dalam penelitiannya bahwa bentuk perilaku berkendara agresif *impatience and inattention* terjadi karena para subjek cenderung merasa malas untuk menunggu lampu merah selanjutnya yang dirasa lama, maka pada akhirnya, pengemudi memilih untuk mempercepat laju kendaraan agar terbebas dari lampu merah. Sedangkan pada bentuk perilaku *power struggle*, umumnya disebabkan oleh subjek yang merasa kesal jika ada pengemudi lain yang mendahuluinya karena merasa kalah, lemah, dan tidak mahir dalam berkendara di jalan. Selain itu, bentuk perilaku yang muncul lainnya adalah

dengan menolak untuk memberikan jalan kepada pengemudi, dan pada bentuk perilaku *recklessness and road rage*, pengendara lebih menyukai berkendara dengan kecepatan yang tinggi agar terkesan mahir dan tidak dapat disaingi di jalan raya. Pada keseluruhan bentuk perilaku agresif dalam berkendara, dapat disimpulkan bahwa emosi negatif sangat mempengaruhi perilaku tersebut muncul.

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan, *aggressive driving* merupakan masalah besar terkait penggunaan jalan raya yang berbahaya dan tidak bertanggung jawab. Hal ini karena pengemudi yang ceroboh, lalai, dan sembrono yang dapat mengakibatkan banyak kerugian bagi pengguna kendaraan dan jalan. Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, dan Kapardis, (2011) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa kecelakaan yang dialami oleh remaja karena faktor kelelahan, tidak memperhatikan *safety*, menyepelekan peraturan dan mengemudi secara agresif. Temuan penelitian menjelaskan bahwa remaja ditemukan mengemudi dengan tidak hati-hati dan cenderung melebihi - lebihkan keterampilan mengemudi dan meremehkan bahaya dan mengendarai kendaraan dengan kualitas buruk.

Laing (2010) juga menambahkan bahwa kecenderungan munculnya perilaku agresi adalah adanya rasa daya saing antar individu dapat menyebabkan perilaku tersebut muncul, serta lingkungan, situasi dan budaya juga menjadi faktor pemicu individu dalam berkendara agresif. Ketidaksadaran pengendara terhadap peraturan lalu lintas, kurangnya keterampilan dalam mengemudi, dan mengemudi secara agresif karena dapat membahayakan pengemudi lain dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Harder, Kinney & Bloomfield, 2008).

Terkait penjabaran fakta dan hasil penelitian diatas, maka peneliti ingin mengetahui bagaimana perilaku *aggressive driving* pada remaja pengguna sepeda motor. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk perilaku *aggressive driving* pada pengendara di usia remaja, dengan mengetahui hal ini akan memberikan pemahaman yang lebih jelas dan luas bagi pengguna sepeda motor usia remaja untuk dapat berkendara dengan baik dan mematuhi aturan lalu lintas dan diharapkan dapat menurunkan tingkat kecelakaan pada usia tersebut.

Aggressive Driving

Menurut James (Schafer, 2015) *aggressive driving* merupakan mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi yang berdampak resiko bagi orang lain. Tasca (2000) menambahkan bahwa, *aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke dan Sachau, (2014) mendukung pandangan tersebut dan menjelaskan, *aggressive driving* adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi, karena banyak penyebab lainnya antara lain stres, pola berfikir pengemudi dan coping terhadap kondisi lingkungan.

Perilaku agresi berkendara terjadi ketika pengemudi kesulitan mengontrol emosinya pada saat mereka sedang berkendara. Perilaku ini biasanya ditampilkan dalam bentuk keberanian mengambil risiko di jalan raya dengan melanggar lalu lintas atau tidak menghormati keselamatan pengguna jalan lainnya, termasuk berbagai macam properti yang ada di jalanan. Menurut Winurini, (2012) Munculnya perilaku agresi berkendara disebabkan karena beberapa penyebab yang datang dari internal serta eksternal. Menurut Ayuningtyas dan Santoso (2007), beberapa penyebab internal perilaku agresi berkendara adalah suasana hati, usia dan jenis kelamin, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, dan intensi (niat), sementara beberapa penyebab eksternalnya adalah kebisingan, temperatur, *overcrowding*, dan *territoriality*.

Aspek-Aspek Aggressive Driving

Menurut Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke dan Sachau, (2014) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi dua aspek, yaitu ;1) Perilaku konflik (*conflict behaviour*), *conflict behaviour* melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi langsung dan ditandai oleh tindakan yang inkompatibel yang memperoleh respon konflik. Indikator dari *conflict behaviour* adalah membunyikan klakson (*honking*), memberikan isyarat lampu (*rude gesturing*), menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*). 2) Mengebut (*speeding*), perilaku mengebut (*speeding*) termasuk ke dalam perilaku berisiko (*risk-taking behaviour*). Perilaku *speeding* tersebut tidak jelas merupakan perilaku yang memperhitungkan risiko, pembuatan keputusan secara impulsif atau hanyalah kecerobohan dari pengemudi. Indikator dari *speeding* adalah mengebut melewati batas kecepatan, membuntuti kendaraan lain, mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.

Faktor-Faktor Penyebab Aggressive Driving

Beberapa faktor penyebab *aggressive driving* menurut Harris dan Houston, (2010); dan Tasca (2000) adalah 1) Faktor demografis seperti usia dan jenis kelamin menjelaskan bahwa perilaku *aggressive driving* sebagian besar melibatkan pengemudi laki-laki dengan usia muda, yaitu antara 17-35 tahun, sedangkan dalam rentang usia yang sama, pengemudi perempuan menunjukkan tingkat yang lebih rendah, 2) *Anonimitas* menjelaskan bahwa pada malam hari, jalan raya dapat menjadi tempat yang mendukung untuk tercapainya *anonimitas* pengguna jalan karena kondisi sepi dan gelap, sehingga ada kesempatan untuk melarikan diri. Selanjutnya 3) Faktor psikososial seperti norma, *reward*, hukuman, status perkawinan, status pendidikan dan model di masyarakat dapat mempengaruhi *aggressive driving*. Kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman/sanksi yang jelas akan menimbulkan persepsi bahwa perilaku ini adalah wajar, sesuai norma, dan dapat diterima, 4) faktor kepribadian meliputi *locus of control*, individu yang memiliki sifat yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus-menerus dalam setiap situasi. Sifat-sifat ini akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka juga. Lalu, 5) Gaya Hidup beberapa penelitian yang telah dilakukan mengenai gaya hidup yang berkaitan dengan performa mengoperasikan kendaraan. Risiko kecelakaan dalam usia muda

menunjukkan bahwa mereka memiliki gaya hidup seperti mengonsumsi alkohol, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan kelelahan akibat bergaul dengan teman sampai larut malam, 6) Keterampilan mengemudi, pengalaman mengemudi dalam penelitian membuktikan bahwa perilaku mengemudi, menunjukkan bahwa pengemudi yang merasa memiliki keterampilan dan tidak berorientasi pada keselamatan pada saat mengoperasikan kendaraan, lebih sering menunjukkan kemarahan pada saat mengalami hambatan di jalan raya, dan 7) Faktor lingkungan menjelaskan adanya hubungan yang signifikan antara kondisi lingkungan dan perilaku agresif pada saat mengemudi. Pengemudi yang lebih sering mengemudi dalam kemacetan jalan cenderung lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi.

Bentuk *Aggressive Driving*

O'Brien (2011) menjabarkan bahwa bentuk-bentuk *aggressive driving* dapat dilihat berdasarkan beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai mengemudi yang tidak aman, yaitu: membuntuti terlalu dekat, keluar-masuk jalur, menyalip dengan kasar, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, menyalip dari sebelah kiri jalan, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur, mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur, melewati (melanggar) lampu merah dan melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Perkembangan Remaja

Istilah adolescence atau remaja berasal dari kata latin adolescence (kata bendanya adolescenta yang berarti remaja) yang berarti tumbuh menjadi dewasa. Adolescence artinya berangsur-angsur menuju kematangan secara fisik, akal, kejiwaan dan sosial serta emosional. Hal ini mengisyaratkan kepada hakikat umum, yaitu bahwa pertumbuhan tidak berpindah dari satu fase ke fase lainnya secara tiba-tiba, tetapi pertumbuhan itu berlangsung setahap demi setahap (Al-Mighwar, 2006).

Teori perkembangan psikososial menurut Erikson dalam Wong, Hockenberry, Winkelstein, & Schwartz, (2009), menganggap bahwa krisis perkembangan pada masa remaja menghasilkan terbentuknya identitas. Pada saat ini, remaja dihadapkan pada krisis identitas kelompok versus pengasingan diri. Remaja lebih mampu mengendalikan emosinya pada masa remaja akhir. Mereka mampu menghadapi masalah dengan tenang dan rasional, dan walaupun masih mengalami periode depresi, perasaan mereka lebih kuat dan mulai menunjukkan emosi yang lebih matang pada masa remaja akhir. Sementara remaja awal bereaksi cepat dan emosional, remaja akhir dapat mengendalikan emosinya sampai waktu dan tempat untuk mengendalikan emosinya sampai waktu dan tempat untuk mengekspresikan dirinya dapat diterima masyarakat (Erikson dalam Wong, Hockenberry, Winkelstein, & Schwartz, 2009).

Teori perkembangan moral menurut Kohlberg dalam Wong, Hockenberry, Winkelstein, & Schwartz, (2009), masa remaja akhir dicirikan dengan suatu pertanyaan serius mengenai nilai moral dan individu. Remaja dapat dengan mudah mengambil peran lain. Mereka memahami tugas dan kewajiban berdasarkan hak timbal balik dengan orang lain, dan juga memahami konsep peradilan yang tampak dalam penetapan hukuman terhadap kesalahan dan perbaikan atau penggantian apa yang telah dirusak akibat tindakan yang salah.

***Aggressive Driving* pada Remaja**

Masa remaja disebut pula sebagai masa penghubung atau masa peralihan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa. Pada periode ini terjadi perubahan-perubahan besar dan esensial mengenai kematangan fungsi-fungsi rohaniah dan jasmaniah, terutama fungsi seksual (Kartono, 1995). Pengemudi remaja termasuk ke dalam golongan pengemudi usia muda. Menurut Parry (dalam Tasca, 2000) menyatakan bahwa perilaku berbahaya paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17-35 tahun, yaitu *young driver* atau pengemudi muda.

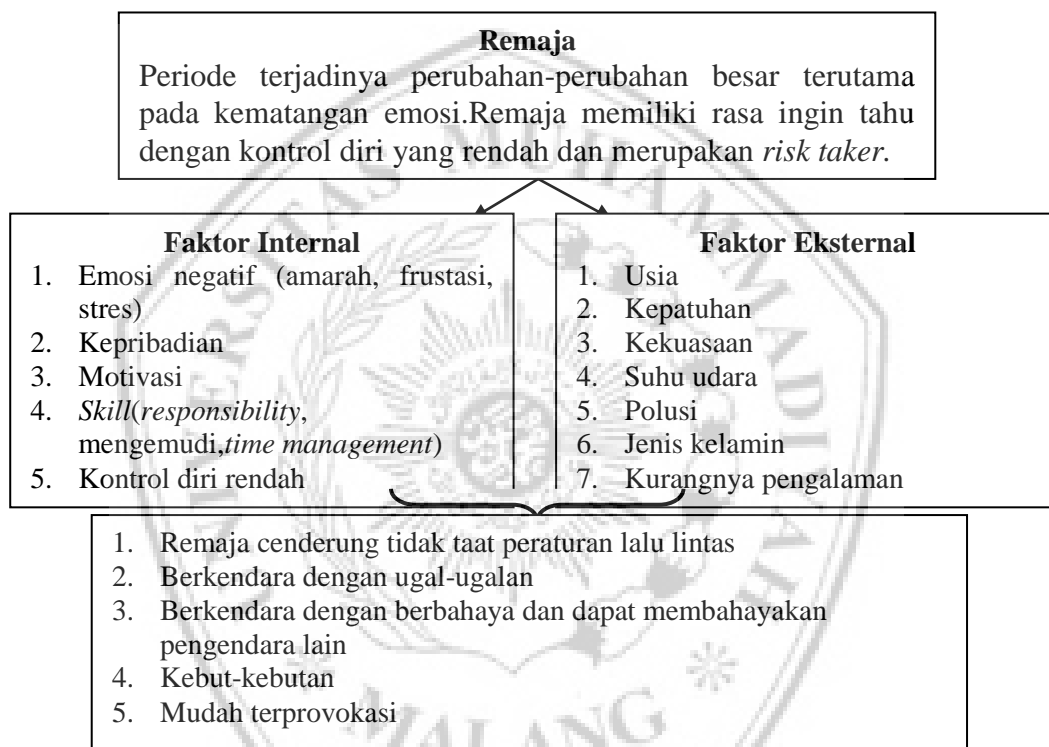
Santoso, Maulina, Adystia dan Oei (2013) menjelaskan terdapat dua faktor yang mempengaruhi individu memiliki perilaku *aggressive driving* yaitu faktor internal yang meliputi emosi negatif seperti frustrasi, stress, hormonal, jenis kelamin, dan juga kepribadian. Selain faktor internal tersebut, faktor eksternal seperti kekuasaan dan kepatuhan, alkohol dan obat-obatan, suhu udara, polusi udara, media, dan budaya. Wickens, Mann, Stoduto, Ialomiteanu dan Smart, (2011) menambahkan bahwa pengendara remaja dengan usia 18 tahun sampai 20-an tahun memiliki kemarahan, reaksi agresif, perasaan frustrasi dan pencarian sensasi lebih tinggi saat di jalan dibandingkan dengan pengendara yang lebih dewasa.

Penelitian pernah dilakukan oleh Liberty Mutual Insurance and SADD study tahun 2015 menyatakan bahwa pengemudi dengan usia remaja memiliki kebiasaan buruk yang serius dimana 89% responden memiliki *aggressive driving* yang tinggi dimana 71% dari responden mengaku sangat percaya diri memacu kendaraannya dalam kecepatan tinggi, 36% remaja mengakui kerap membawa kendaraannya dengan cara yang agresif terutama saat terprovokasi oleh pengendara lain. Para pengemudi remaja rawan terkena kecelakaan karena mereka cenderung mengabaikan keselamatan berkendara. Pengemudi dengan usia remaja merupakan *risk taker* namun memiliki *responsibility* rendah, remaja cenderung kurang dewasa dan kurang memiliki *time management*, kurangnya pengalaman berkendara, meremehkan resiko, kurangnya ketrampilan mengemudi, besarnya motivasi untuk menjadi pusat perhatian dan agresifitas yang lebih tinggi sehingga remaja bukanlah tipe yang tepat untuk mengemudikan kendaraan (Paleti, Eluru & Bhat, 2010; Constantinou, Panayiotou, Loutsiou dan Kapardis, 2011).

Perilaku *aggressive driving* oleh remaja yang cenderung berbahaya, diantaranya adalah menerobos lampu lalu lintas, tidak patuh pada larangan tertulis, bertelepon atau mengirim sms disaat berkendara, menghindari macet dengan berkendara di atas trotoar, bergoncengan dengan lebih dari 2 orang di motor, merokok saat berkendara dan mengobrol di jalan dengan pengendara lain saat sedang

berkendara. Pentingnya memperhatikan keselamatan dalam berkendara yang jarang dimiliki remaja membuat mereka lebih rentan mengalami kecelakaan.

Mengendarai kendaraan bukan masalah kemampuan saja, karena kemampuan motorik dari usia tertentu dapat dilatih. Yang paling penting adalah kedewasaan dan mengetahui kondisi jalan dan time management yang baik agar tidak ada kesalahan paham di jalan. Banyak orang memiliki kemampuan tinggi dalam berkendara, berpikir akan selamat ke manapun karena dia merasa hebat, tapi tidak memikirkan efek lingkungan sekitarnya. Maka dari itu umur tidak boleh terlalu muda ketika mengendarai kendaraan, karena kontrol diri akan lebih mudah ketika usianya sudah lebih matang.



Gambar 1. Kerangka Berfikir

METODE PENELITIAN

Rancangan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian non-eksperimen dengan pendekatan deskriptif kuantitatif karena peneliti ingin mencari data terkait gambaran tentang aspek-aspek perilaku mengemudi dalam membentuk *aggressive driving*. Dengan pendekatan deskriptif kuantitatif peneliti dapat menggambarkan dan mendeskripsikan bagaimana *aggressive driving* pengguna sepeda motor pada usia remaja.

Subjek Penelitian

Populasi penelitian ini adalah remaja pengguna sepeda motor di kota Malang. Sampel dalam penelitian ini adalah pengguna sepeda motor dengan criteria memiliki rentang usai remaja akhir yaitu 17-22 tahun, dan berkendara sehari-hari dengan sepeda motor. Teknik pengambilan sampel menggunakan tekniksampling insidental .Sampling insidental adalah “teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/incidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data”(Sugiyono, 2011).Jumlah sampel dalam penelitian ini 139 dengan pertimbangan bahwa peneliti tidak mengetahui secara pasti jumlah populasi remaja yang menggunakan kendaraan dan teknik pengambilan sampel.

Variabel dan Instrumen Penelitian

Variabel dalam penelitian ini hanya terdapat satu variabel yang biasa disebut dengan variabel tunggal yaitu *aggressive driving*. Dalam penelitian ini *aggressive driving* adalah penilaian remaja terhadap perilaku berkendara yang berbahaya dan beresiko ketika mengendarai sepeda motor. Perilaku tersebut dinilai melalui seberapa banyak remaja melakukan *conflict behavior* dijalan raya sepertimembunyikan klakson (*honking*) dengan sering, tidak memberikan isyarat lampu saat berbelok atau merubah arah (*rude gesturing*), menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*) sehingga pengemudi lain terganggu pandangan mengemudi serta perilaku mengebut dijalan raya

Pengukuran variabel menggunakan skala *aggressive driving* milik Adimas (2016) yang dibuat berdasarkan indikator-indikator terbentuknya *aggressive driving* menurut Menurut Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke dan Sachau, (2014) yaitu: 1) *Conflict behavior* dengan indikatornya adalah membunyikan klakson (*honking*), memberikan isyarat lampu (*rude gesturing*), menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*). 2) Perilaku mengebut (*speeding*) termasuk ke dalam perilaku beresiko (*risk-taking behaviour*).

Skala dalam penelitian menggunakan 4 rentangan pilihan, diantaranya SS (Sangat Setuju), S (Setuju), TS (Tidak Setuju), dan STS (Sangat Tidak Setuju). Subjek diminta memilih satu dari empat kategori jawaban berdasarkan pernyataan yang

terdapat di skala *aggressive driving* yang di bagikan peneliti kepada responden penelitian. Untuk item *favourable* pilihan SS memiliki skor 4, S mendapat skor 3, TS mendapat skor 2 dan STS memiliki skor 1. Sedangkan untuk item *unfavorable* pilihan SS memiliki skor 1, S memiliki skor 2, TS memiliki skor 3, dan STS memiliki skor 4.



Prosedur dan Analisis Data

Prosedur dalam penelitian ini pertama diawali dengan penyusunan proposal penelitian, kemudian melakukan bimbingan kepada dosen dan mencari skala *aggressive driving* yang digunakan untuk mengukur *aggressive driving* pengguna sepeda motor pada usia 17-22 tahun. Selanjutnya penyebaran skala *aggressive driving* kepada 30 orang pengendara sepeda motor tahapan ini biasa disebut dengan istilah *tryout*. Pada tahapan ini, peneliti melakukan *skoring* pada masing-masing jawaban subjek kemudian dilakukan analisis data untuk mencari validitas dan reabilitas skala.

Tahap ketiga yaitu tahap pelaksanaan, pada tahap ini peneliti melakukan pengumpulan data dengan cara menyebarkan *instrument* berupa skala yang item yang sudah valid kepada subjek dengan kriteria yang telah ditentukan, subjek mengisi skala kemudian mengumpulkan skala yang telah diisi. Selanjutnya dilakukan tahap analisa data dimana dalam menganalisa data dilakukan terlebih dahulu yaitu *skoring*, setelah melakukan analisa data lalu menginterpretasikan hasil analisis data dan membahasnya dengan mengkaitkan teori kemudian membuat kesimpulan hasil penelitian sesuai dengan hipotesa dan tujuan penelitian. Tahap keempat diakhiri dengan penulisan laporan penelitian yaitu menyelesaikan laporan penelitian sesuai dengan format yang telah ditentukan Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.

HASIL PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan pada 139 remaja dengan karakteristik subjek berada pada rentangan usia 17-22 tahun, berkendara dengan menggunakan motor. Hasil penelitian menunjukkan data yang berisikan tentang jenis kelamin dan usia subjek serta kepemilikan SIM. Data tersebut dapat dideskripsikan sebagai berikut:

Tabel 1. Deskripsi Subjek

Deskripsi	Frekuensi	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-laki	60	43,2%
Perempuan	79	56,8%
Kepemilikan SIM		
Punya/ Masih berlaku	75	54%
Tidak Punya SIM	64	46%
Usia		
17-19 Tahun	83	59,7%
20-22 Tahun	56	40,3%
Total	139	100%

Berdasarkan tabel 1, dapat diketahui bahwa jumlah subjek laki-laki sebanyak 60 orang (43,2%) dan jumlah subjek perempuan sebanyak 79 orang (43,2%). Sedangkan berdasarkan kepemilikan SIM, remaja berkendara dengan motor yang memiliki SIM dan masih berlaku ada sebanyak 75 orang (54%), dan remaja yang berkendara tanpa memiliki SIM/ SIM sudah tidak berlaku ada sebanyak 64 orang

(46%). Selanjutnya berdasarkan usia dapat diketahui bahwa remaja dengan kelompok usia 17-19 tahun sebanyak 83 orang (59,7%) dan pada kelompok usia 20-22 tahun sebanyak 56 orang (40,3%). Maka dapat disimpulkan bahwa subjek perempuan, subjek yang memiliki SIM dan subjek pada kategori usia 17-19 tahun lebih banyak dibandingkan dengan kelompok lainnya.

Tabel 2. Kategori Aggressive Driving Remaja

	Kategori	Rendah	Sedang	Tinggi
Aggressive Driving Remaja		81 (58,3%)	30 (21,6%)	28 (20,1%)
Norma		34.23-46.73	46.74-64.23	64.24-81.73
Total		139 (100%)		

Berdasarkan tabel 2, kategori *aggressive driving* remaja pada subjek penelitian berada pada kategori rendah yang lebih banyak yaitu 81 orang (58,3%), dilanjutkan pada kategori sedang sebanyak 30 orang (21,6%) dan pada kategori tinggi hanya sebanyak 28 orang (20,1%). Berdasarkan data tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa subjek pada penelitian ini memiliki tingkat *aggressive driving* dalam kategori rendah.

Tabel 3. Kategori Aggressive Driving Remaja dari demografis responden

Klasifikasi	Aggressive Driving Remaja						Total
	Rendah		Sedang		Tinggi		
	F	%	F	%	F	%	
Jenis Kelamin							
Laki-laki	11	7,9	21	15,1	28	20,1	60 (43,2%)
Perempuan	70	50,4	9	6,5	0	0	79 (56,8%)
Kepemilikan SIM							
Punya	42	30,2	17	12,2	16	11,5	75 (54%)
Tidak Punya/ Berlaku	39	28,1	13	9,4	12	8,6	64 (46%)
Usia							
17-19 Tahun	60	43,2	12	8,6	11	7,9	83 (59,7%)
20-22 Tahun	21	15,1	18	12,9	17	12,2	56 (40,3%)
Total	81 (58,3%)		30 (21,6%)		28 (20,1%)		100%

Berdasarkan tabel 3, maka dapat diketahui bahwa subjek perempuan memiliki tingkat *aggressive driving* dalam kategori rendah lebih banyak dibandingkan dengan laki-laki. Hal tersebut dapat dilihat dari sajian data yaitu remaja perempuan sebanyak 70 orang (50,4%) berada dalam kategori rendah dan sebanyak 9 orang (6,5%) dalam kategori sedang. Sedangkan pada subjek laki-laki terdapat sebanyak 28 orang (20,1%) dalam kategori tinggi, 21 orang (15,1%) dalam kategori sedang dan sebanyak 11 orang (7,9%).

Diperoleh pula data berdasarkan kepemilikan SIM, subjek yang memiliki SIM dan masih berlaku dalam kategori rendah sebanyak 42 orang (30,2%), kategori sedang 17 orang (12,2%), dan tinggi sebanyak 16 orang (11,5%) sedangkan subjek yang tidak memiliki atau SIM sudah tidak berlaku terdapat 39 orang (28,1%) dalam kategori rendah, 13 orang (9,4%) dalam kategori sedang dan 12 orang (8,6%) dalam kategori tinggi. Dapat diketahui juga bahwa pada kelompok

usia 17-19 tahun terdapat sebanyak 60 orang (43,2%) dalam kategori rendah, sebanyak 12 orang (8,6%) dalam kategori sedang dan 11 orang (7,9%) dalam kategori rendah. Sedangkan pada kelompok usia 20-22 tahun terdapat sebanyak 21 orang (15,1%) dalam kategori rendah, sebanyak 18 orang (12,9%) dalam kategori sedang dan sebanyak 17 orang (12,2%) dalam kategori tinggi.

Tabel 4. Kategori *Aggressive Driving* Remaja berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Mean	t	Sig. (2-tailed)	Keterangan
Laki-laki	80.150	14.190	0.000	signifikan
Perempuan	41.380			

Berdasarkan tabel 4 diatas dapat dijelaskan bahwa ada perbedaan yang signifikan *Aggressive Driving* pada remaja perempuan dan laki-laki ditunjukkan dengan nilai probabilitas $0.000 < 0.05$. kemudian lebih jauh menunjukkan bahwa remaja laki-laki lebih memiliki perilaku *Aggressive Driving* lebih tinggi dibandingkan dengan remaja perempuan, dengan nilai rata-rata remaja laki-laki 80.150 dan perempuan 41.380.

DISKUSI

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, diperoleh hasil bahwa subjek penelitian memiliki tingkat *aggressive driving* dalam kategori rendah sebanyak 81 remaja (58,3%). Perilaku *aggressive driving* didefinisikan sebagai perilaku yang membahayakan orang lain pada lingkungan berkendara yang dilakukan individu dan terlibat secara fisik maupun emosional emosional (Perepjolkina & Renge, 2011). Hasil penelitian ini berbeda dengan fenomena yang ada dilapangan yang menyebutkan bahwa remaja memiliki *aggressive driving* paling tinggi sehingga korban kecelakaan lebih banyak pada usia remaja.

Perlu diketahui penelitian ini hanya berfokus pada remaja meskipun hasil penelitian menunjukkan bahwa remaja memiliki *aggressive driving* dengan kategori rendah namun penelitian ini tidak membandingkan dengan kelompok usia lain. Sehingga hasil penelitian ini tidak dapat untuk membandingkan dengan kelompok usia lainnya meskipun fenomena menunjukkan bahwa remaja lebih banyak menjadi korban kecelakaan. Penelitian ini hanya bertujuan untuk menggambarkan *aggressive driving* pada remaja tidak untuk membandingkan *aggressive driving* pada kelompok usia lainnya.

Menurut Tasca (2000) perilaku *agresif* dalam berkendara biasanya dipengaruhi oleh ketidaksabaran, jengkel, kemarahan, dan masalah yang sudah dibawa dari rumah. Adanya gangguan atau kecerobohan yang dilakukan oleh pengendara lain, dapat memunculkan kemarahan pengendara tersebut ketika di jalan. Saat mengalami kemarahan di jalan, remaja pengendara dapat memunculkan respon perilaku yang positif maupun negatif. Perilaku positif yang dimunculkan bisa berupa peneguran terhadap pengendara yang ceroboh tersebut, atau mungkin melaporkannya kepada petugas, sedangkan perilaku yang negatif yaitu melakukan pembalasan terhadap pengendara yang ceroboh tersebut, atau melakukan

aggressive driving. Penelitian yang dilakukan (Dula & Geller, 2003) membuktikan bahwa emosi memiliki peranan penting terhadap perilaku *aggressive driving* hal ini disebabkan bahwa emosi menyangkut rasa marah seseorang yang akan berdampak pada perilaku individu tersebut.

Aggressive driving berakar dari rasa frustrasi yang kemudian termanifestasi pada perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain. Situasi yang dapat menimbulkan frustrasi saat mengemudi dapat berupa kemacetan maupun tindakan. Situasi eksternal ini akan dipengaruhi oleh faktor kepribadian maupun faktor lingkungan. Pengemudi memiliki dua pilihan, yaitu untuk mengalihkan dorongan agresifnya atau memanifestasikan dorongan agresifnya ke dalam bentuk perilaku *aggressive driving* (Shinar, 2007).

Remaja yang berperilaku mengebut (*speeding*) dengan perilaku *aggressive driving* saat berkendara dan tidak memperhitungkan risikonya seperti mengebut diatas 100 km/jam, mempercepat kendaraan saat lampu kuning dan tidak diimbangi dengan *ability* atau kendali diri yang dapat terpengaruh oleh lingkungan seperti jalanan yang padat, serta tidak diimbangi dengan usaha (*effort*) untuk mencapai suatu tujuan maka individu akan cenderung bersikap *agresif* saat berkendara. Hal ini sesuai dengan penelitian Baron & Branscombe (2012), bahwa semakin padat kondisi jalan raya akan semakin meningkatkan stres pengguna jalan dan dapat menimbulkan perilaku *agresif* di jalan raya. Menurut penelitian Luthfi (2014) menyatakan bahwa tingkat stres yang tinggi selama mengemudi adalah salah satu faktor potensial yang dapat menyebabkan kemarahan atau *aggressive driving*.

Temuan peneliti menunjukkan bahwa remaja yang tidak memiliki SIM lebih sedikit melakukan *Aggressive driving* dibandingkan individu yang memiliki SIM. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan (Pramitasari, Mahawati & Hartini, 2013) menunjukkan bahwa individu yang tidak memiliki SIM lebih menerapkan perilaku *safety riding* di bandingkan dengan orang yang tidak memiliki SIM. Hal tersebut disebabkan bahwa individu yang sudah tidak memiliki SIM remaja menyadari bahwa dirinya salah karena tidak memiliki SIM dan akhirnya mereka cenderung lebih berhati-hati dalam berkendara, sehingga cenderung tidak berperilaku *Aggressive driving* dibandingkan dengan individu yang memiliki SIM.

Temuan lain menunjukkan bahwa remaja laki-laki cenderung berperilaku *Aggressive driving* dibandingkan dengan remaja perempuan. Hal tersebut disebabkan karena laki-laki secara luas dianggap sebagai sosok yang dominan, mandiri, agresif, berorientasi pada prestasi, dan berorientasi pada hasil, sementara perempuan pada umumnya dianggap sebagai sosok yang mengasuh, gemar berkumpul, berempati, kurang percaya diri, dan lebih banyak menolong orang lain yang sedang mengalami kesulitan (Williams dan Best, dalam Santrock, 2007). Berdasarkan hal tersebut maka benar jika laki-laki cenderung lebih berperilaku *Aggressive driving* dibandingkan perempuan.

Muhaz (2013) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa *aggressive driving* memiliki keterkaitan dengan tingkat kematangan emosi, usia, jenis kelamin, dan pengalaman dalam berkendara dari pengemudi Perepjolkina, & Rençe, (2011) menemukan bahwa individu laki-laki dengan usia muda lebih rentan mengalami kecelakaan lalu lintas karena memiliki kecenderungan mengemudi berbahaya dibandingkan dengan pengemudi perempuan dan yang memiliki kelompok usia lebih tua.

Menurut Winurini, (2012) Munculnya perilaku agresi berkendara disebabkan karena beberapa penyebab yang datangnya dari internal. Menurut Ayuningtyas dan Santoso (2007) beberapa penyebab dari faktor internal dalam perilaku *aggressive driving* adalah suasana hati, usia dan jenis kelamin, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, dan intensi (niat). Berdasarkan penelitian yang dilakukan Fishbein dan Ajzen, (1975) tingkah laku individu dipengaruhi oleh besarnya intensi (niat) individu untuk melakukan tingkah laku itu dengan demikian maka *aggressive driving* dipengaruhi oleh intensi. Beirness (1996) dalam *review* penelitiannya yang menghubungkan gaya hidup, performa mengemudi dan resiko tabrakan yang berfokus pada usia muda menunjukkan bahwa mereka yang memiliki gaya hidup seperti minum-minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang yang akan menyebabkan munculnya perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan pembahasan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa *aggressive driving* pada remaja masih lebih banyak dalam kategori yang rendah. Meskipun demikian *aggressive driving* dianggap kurang baik bagi remaja, sebab akan menimbulkan dampak yang buruk bagi remaja itu sendiri seperti kecelakaan yang dapat menyebabkan kematian. Selain itu hasil ini juga menemukan bahwa laki-laki lebih berperilaku *aggressive driving* dibandingkan perempuan.

Penelitian ini memiliki kelebihan, dimana penelitian ini merupakan tema baru dan belum ada yang peneliti, sehingga literatur yang tersedia sebagai bahan rujukan sangat minim. Penelitian ini juga menggunakan instrument atau skala yang sesuai untuk mengukur variabel penelitian. Kelemahan dari penelitian ini adalah penelitian kuantitatif deskriptif dan hanya menggunakan satu variabel sehingga tidak bisa causal, kemudian penelitian ini tidak dapat diartikan lebih luas dan membandingkan dengan fenomena yang ada di lapangan dengan hasil penelitian ini, selain itu dalam proses pengambilan secara online sehingga subjek yang mengisi skala tidak dapat diawasi secara langsung.

SIMPULAN DAN IMPLIKASI

Tujuan dari penelitian ini untuk memperoleh gambaran *aggressive driving* pada remaja, hasil penelitian diperoleh remaja lebih banyak yang memiliki perilaku *aggressive driving* rendah dengan prosentase 58,3% dan yang tinggi hanya 20,1%. Temuan lain menunjukkan bahwa remaja laki-laki lebih berperilaku *aggressive driving* yang tinggi dibandingkan dengan remaja perempuan.

Implikasi praktis yang diperoleh dari penelitian ini supaya *aggressive driving* pada remaja rendah jika melihat dari hasil dan pembahasan diharapkan para remaja mengontrol diri masing-masing, mampu berfikir secara efektif, mampu belajar dari pengalaman sebelumnya baik pengalaman diri sendiri maupun orang lain, sabar saat berkendara terutama dalam keadaan jalanan yang padat dan memiliki inisiatif yang tinggi, agar saat berkendara tidak berperilaku agresif. Selanjutnya bagi peneliti yang akan melakukan penelitian dengan variabel *aggressive driving* disarankan untuk menghubungkan dengan variabel lain sehingga tidak hanya menggunakan satu variabel. Adapun faktor-faktor lain yang berhubungan dengan *aggressive driving* adalah *mood*, usia dan jenis kelamin, kepribadian, gaya hidup dan sikap pengendara.



REFERENSI

- Ayuningtyas, D. S., & Santoso, G. A. (2007). Hubungan antara intensi untuk mmatuhi rambu-rambu lalu lintas dengan perilaku melanggar lalu lintas pada supir bus di Jakarta. *Naskah publikasi fakultas psikologi UI*.
- Baron, R. A., & Branscombe, N. R. (2012). The moderator–mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of personality and social psychology*. 51
- Beirness, D., (1996) The relationship between lifestyle factors and collisions involving young drivers, in (H. Simpson, Editor) *New To The Road: Reducing The Risks For Young Motorists*, Regents of the University of California, 6. 71-77
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323-1331.
- Dula , C.S & Ballard, M. E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risk driving. *Journal of Applied Social Psychology*. Vol.33, 263-282
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Gicquel, L., Ordonneau, P., Blot, E., Toillon, C., Ingrand, P., & Romo, L. (2017). Description of various factors contributing to traffic accidents in youth and measures proposed to alleviate recurrence. *Frontiers in psychiatry*, 8, 94.
- Harder, K. A., Kinney, T. A., & Bloomfield, J. R. (2008). Psychological and roadway correlates of aggressive driving. *Skipsi Center for Human Factors Systems Research and Design* University of Minnesota
- Harris, P. B., & Houston, J. M. (2010). Recklessness in context: Individual and situational correlates to aggressive driving. *Environment and Behavior*, 42(1), 44-60.
- Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., Harms, A., Dahlke, J. A., & Sachau, D. A. (2014). The prosocial and aggressive driving inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 1-8.
- Herani, I., & Jauhari, A. K. (2017). Perilaku berkendara agresif para pengguna kendaraan bermotor di Kota Malang. *Mediapsi*, 3(2), 29-38.
- <http://www.dephub.go.id/id/post/read/kelalaian-berkendara-faktor-terbesar-kecelakaan-di-jalan-rama-3422?language=id> diakses pada 31 Juli 2018
- <https://news.detik.com/berita/2366248/tiap-hari-12-remaja-jateng-tewas-dalam-kecelakaan-lalu-lintas>

<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134> diakses pada 27 Maret 2018

Huang, Y. (2014). Analysis of Risky and Aggressive Driving Behaviors among Adult Iowans. *Thesis of Civil Engineering Iowa State University*

James, D. L., & Nahl, D. (2000). Aggressive driving is emotionally impaired driving. *University of Hawaii*.

Kurniawan, R. (2016). Hubungan intense mematuhi rambu lalu lintas dengan aggressive driving pada mahasiswa yang menggunakan motor. *Skripsi Psikologi UMM. Malang*

Laing, C. (2010). *Aggressive Driving*. US Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services.

Liberty Mutual Insurance and SADD, (2015). New Study Reveals Teens are Engaging in Aggressive Driving Behaviors, Neglecting Driving Basics. Boston. Diakses melalui link: <https://actmissouri.org/new-study-from-sadd-and-liberty-mutual-insurance/> pada 13 Juli 2018

Luthfi, A. (2014). Pengaruh self control dan moral disengagement terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor. *Jurnal Psikologi Sosial*. 23-24

Marsaid, M., Hidayat, M., & Ahsan, A. (2013). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2), 98-112.

Miles, D. E., & Johnson, G. L. (2003). Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors?. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 147-161.

Mouloua, M., Brill, J. C., & Shirkey, E. (2007). Gender differences and aggressive driving behavior: A factor analytic study. In *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*. 51, (18).1283-1286.

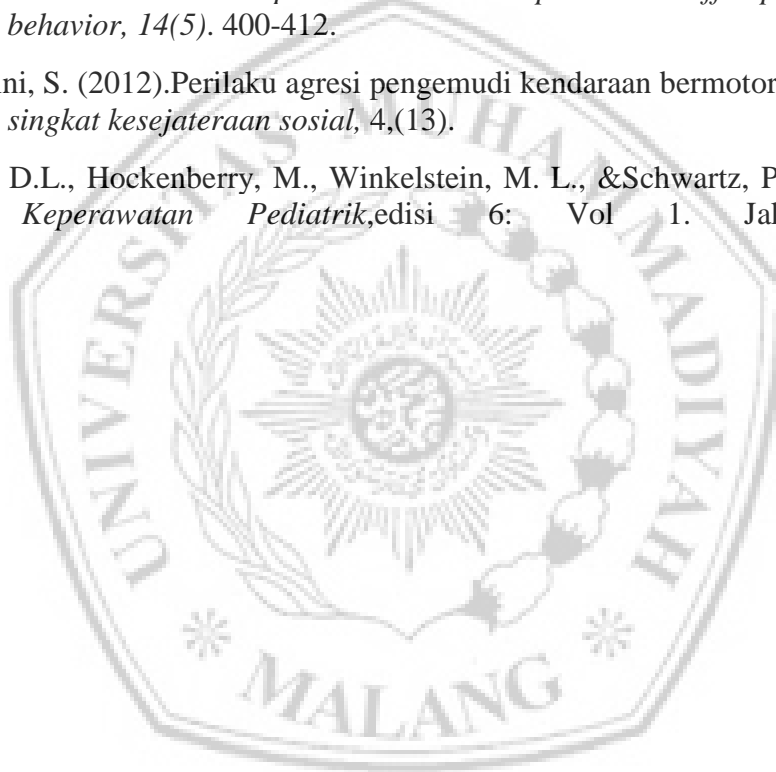
Nugroho, S. A. (2017). Usia produktif jadi korban kecelakaan lalu lintas. Diakses melalui <https://otomotif.kompas.com/read/2017/10/05/174200615/usia-produktif-jadi-korban-kecelakaan-lalu-lintas> pada tanggal 30 Maret 2018

O'Brien, S. R. (2011). The psychosocial factors influencing aggressive driving behaviour, *Psychology Thesis*. Queensland University of Technology.

Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1839-1854.

- Paramitasari, R. & Alfian, I. N. (2012). Hubungan antara kematangan emosi dengan kecenderungan memaafkan pada remaja akhir. *Jurnal psikologi pendidikan dan perkembangan*. 1. 1-7
- Parker, D., Lajunen, T., & Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*. 34, 229-235.
- Parmin. (2013). Tiap bulan 4000 unit motor baru masuk kota Malang. Diakses melalui link: <http://surabaya.tribunnews.com/2014/09/01/tiap-bulan-4000-unit-motor-baru-masuk-kota-malang> pada tanggal 27 Maret 2018.
- Perepjolkina, V., & Renĝe, V. (2011). Drivers' age, gender, driving experience, and aggressiveness as predictors of aggressive driving behaviour. *Journal of Pedagogy and Psychology" Signum Temporis"*, 4(1), 62-72.
- Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Richer, I., Vallières, É., & Bergeron, J. (2009). Passion for driving and aggressive driving behavior: A look at their relationship. *Journal of Applied Social Psychology*, 39(12), 3020-3043.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati, E. (2015). Faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku safety riding pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 3(3), 370-381.
- Riadi, I. L., Susanti, R., & Yanis, A. (2015). Luka Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang Dilakukan Pemeriksaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang. *JURNAL Kesehatan Andalas*, 4(2).
- Santoso, G. A., Maulina, D., Adystia, C., & Oei, T. P. (2013). The influence of number of passengers and music genre on driving speed of young adult angkot drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 18, 1-10.
- Santrock, J.W. (2008). *Psikologi Pendidikan, Edisi Kedua*. Jakarta: Kencana
- Santrock, John W. (2007) *Remaja*, edisi kesebelas. Erlangga.
- Schafer, K. E. (2015). The Road Rage and Aggressive Driving Dichotomy: Personality and Attribution Factors in Driver Aggression. *Thesis Psychology Univ. of Central Florida*
- Shinar, D. 2007. *Traffic safety and human behavior*. Amsterdam, Elsevier.
- Sofyanida, T., & Yanuvianti, M. (2016). Studi Deskriptif mengenai perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi Seminar Penelitian Sivitas Akademia Unisba*, 2, 943-949.
- Sugiono. (2012). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : Alfabeta

- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving sesearch. Aggressive Driving Issues Conference*. Retrived November 18, 2015, from <http://www.aggressive.drivers.com/issues/roadrage/2driv.htm>
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario, Canada: Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation.
- Vazquez, J. (2013). Personality factors, age, and aggressive driving: a validation using a driving simulator. *Electronic Theses and Dissertations*. University of Central Florida.
- Wickens, C. M., Mann R. E., Stoduto, G., lalomiteanu, A., & Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. *Transportation research part F : traffic psychology and behavior*, 14(5). 400-412.
- Winurini, S. (2012). Perilaku agresi pengemudi kendaraan bermotor di Jakarta. *Info singkat kesejahteraan sosial*, 4,(13).
- Wong, D.L., Hockenberry, M., Winkelstein, M. L., & Schwartz, P. (2009). *Buku Ajar Keperawatan Pediatrik*, edisi 6: Vol 1. Jakarta: ECG.



Lampiran

Abou-Zeid, M., Kaysi, I., & Al-Naghi, H. (2011, September). DMeasuring aggressive driving behavior using a driving simulator: An exploratory study. In *Proceedings of the 3rd International Conference on Road Safety and Simulation*.

BLUE PRINT SKALA AGGRESSIVE DRIVING

Menurut Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke dan Sachau, (2014) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi dua aspek, yaitu ;1) Perilaku konflik (*conflict behaviour*), *conflict behaviour* melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi langsung dan ditandai oleh tindakan yang kompatibel yang memperoleh respon konflik, 2) Mengebut (*speeding*), perilaku mengebut (*speeding*) termasuk ke dalam perilaku beresiko (*risk-taking behaviour*).

Pengukuran *aggressive driving* diukur menggunakan skala *aggressive driving* yang dibuat berdasarkan indikator-indikator terbentuknya *aggressive driving* menurut Menurut Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke dan Sachau, (2014). Subjek diminta memilih satu dari empat kategori jawaban berdasarkan pernyataan yang terdapat di skala *aggressive driving* yang di bagikan peneliti kepada responden penelitian. Untuk item *favourable* pilihan SS memiliki skor 4, S mendapat skor 3, TS mendapat skor 2 dan STS memiliki skor 1. Sedangkan untuk item *unfavorable* pilihan SS memiliki skor 1, S memiliki skor 2, TS memiliki skor 3, dan STS memiliki skor 4.

No	Aspek	Indikator	Item		Pernyataan
			F	UF	
1	Perilaku konflik (<i>conflict behaviour</i>)	a. Membunyikan klakson (<i>honking</i>)	1, 4	2, 3	1. Saya membunyikan klakson berkali-kali saat berkendara 2. Saat berkendara saya mengalah dengan pengguna jalan yang sedang menyebrang dengan tidak membunyikan klakson 3. Saat berkendara saya jarang membunyikan klakson 4. Saya membunyikan klakson dengan sering terutama saat berada di <i>traffic light</i>
		b. Memberikan isyarat lampu (<i>rude gesturing</i>)	5, 7	6, 8	5. Saat berkendara saya tidak mau mengalah dengan pengguna jalan yang sedang menyebrang dengan memberikan isyarat lampu berkali-kali 6. Saya memberikan isyarat lampu pada pengendara lain saat akan berpindah jalur 7. Saya tidak peduli saat lampu kendaraan saya tidak dapat dipergunakan (rusak) 8. Penting bagi saya menyalakan tanda lampu untuk mencegah kecelakaan lalu lintas
		c. Menyalakan	9, 11	10, 12	9. Saya tidak menggunakan lampu jauh setiap berkendara di malam hari

		lampu jauh (<i>flashing high beams</i>)			10. Saya menggunakan lampu jauh saat hujan deras 11. Saya menyalakan lampu jauh ketika berpapasan dengan kendaraan lain 12. Saya mengurangi menggunakan lampu jauh ditengah kota karena hal tersebut tidak sesuai dengan tata tertib berkendara
		d. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	25, 29	28	25. Berpindah jalur saat bersepeda motor adalah hal biasa bagi saya 28. Saat berpindah jalur saya memberikan tanda dengan lampu <i>sein</i> terlebih dahulu 29. Sering kali saya lupa memberi tanda <i>sein</i> jika berpindah jalur
2	Mengebut (<i>speeding</i>)	a. Mengebut melewati batas kecepatan (> 80km/jam)	13, 15	14, 24	13. Ketika terburu-buru, saya berkendara dengan kecepatan diatas 90km/ jam 14. Saya lebih memilih berangkat lebih awal agar saya tidak mengebut dalam perjalanan 15. Saya tetap berkendara motor dengan kecepatan diatas 80km/jam di jalan ramai 24. Saya mengurangi berkendara diatas 100km/jam ditengah kota
		b. Berkendara dengan jarak dekat	17, 19	18, 20	17. Saat tidak pernah memperhatikan jarak kendaraan lain dengan jarak kendaraan saya 18. Memberikan jarak dengan kendaraan lain didepan kita berpengaruh bagi keselamatan saya 19. Bagi saya, jarak kendaraan tidak berpengaruh terhadap kecelakaan 20. Saya selalu memberikan jarak ± 1 meter pada kendaraan didepan saya
		c. Tidak menghiraukan <i>yellow traffic light</i>	21, 23	22, 16	16. Saya berhati-hati saat lampu lalu lintas berwarna kuning 21. Saat berada di lampu kuning, saya biasa melajukan kendaraan saya agar tidak terkena lampu merah 22. Saya memperlambat kendaraan saat lampu lalu lintas sudah berwarna kuning 23. Meskipun sudah lampu kuning, saya tidak pernah memperlambat kecepatan
		d. Keluar masuk jalur	31, 34	26, 30	26. Mengendarai kendaraan sesuai jalur yang telah ditetapkan merupakan kewajiban seorang pengemudi 30. Keluar masuk jalur kendaraan bukan hal yang biasa saya lakukan 31. Saat jalanan macet saya melewati trotoar yang seharusnya untuk pengguna jalan agar lebih cepat sampai tujuan 34. Saya menyalip kendaraan lain dengan menggunakan lajur kiri
		e. Menyalip dari	32,	27	27. Saat hendak menyalip saya selalu menggunakan jalur kanan

		jalur kiri	33		32. Saya tidak segan menggunakan jalur kiri untuk menyalip kendaraan lain 33. Saya menyalip kendaraan lain dengan kecepatan 100km/jam
TOTAL			18	16	

Setelah tryout

No	Aspek	Indikator	Item		Pernyataan
			F	UF	
1	Perilaku konflik (<i>conflict behaviour</i>)	e. Membunyikan klakson (<i>honking</i>)	1, 4	2, 3	1. Saya membunyikan klakson berkali-kali saat berkendara 2. Saat berkendara saya mengalah dengan pengguna jalan yang sedang menyebrang dengan tidak membunyikan klakson 3. Saat berkendara saya jarang membunyikan klakson 4. Saya membunyikan klakson dengan sering terutama saat berada di <i>traffic light</i>
		f. Memberikan isyarat lampu (<i>rude gesturing</i>)	5, 7	6, 8	5. Saat berkendara saya tidak mau mengalah dengan pengguna jalan yang sedang menyebrang dengan memberikan isyarat lampu berkali-kali 6. Saya memberikan isyarat lampu pada pengendara lain saat akan berpindah jalur 7. Saya tidak peduli saat lampu kendaraan saya tidak dapat dipergunakan (rusak) 8. Penting bagi saya menyalakan tanda lampu untuk mencegah kecelakaan lalu lintas
		g. Menyalakan lampu jauh (<i>flashing high beams</i>)	9,	10,	9. Saya tidak menggunakan lampu jauh setiap berkendara di malam hari 10. Saya menggunakan lampu jauh saat hujan deras
		h. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	22, 26	25	22. Berpindah jalur saat bersepeda motor adalah hal biasa bagi saya 25. Saat berpindah jalur saya memberikan tanda dengan lampu <i>sein</i> terlebih dahulu 26. Sering kali saya lupa memberi tanda <i>sein</i> jika berpindah jalur
2	Mengebut (<i>speeding</i>)	f. Mengebut melewati batas	11, 13	12,	11. Ketika terburu-buru, saya berkendara dengan kecepatan diatas 90km/ jam 12. Saya lebih memilih berangkat lebih awal agar saya tidak mengebut dalam perjalanan 13. Saya tetap berkendara motor dengan kecepatan diatas 80km/jam di jalan ramai

		kecepatan (> 80km/jam)			
		g. Berkendara dengan jarak dekat	15, 17	16, 18	15. Saat tidak pernah memperhatikan jarak kendaraan lain dengan jarak kendaraan saya 16. Memberikan jarak dengan kendaraan lain didepan kita berpengaruh bagi keselamatan saya 17. Bagi saya, jarak kendaraan tidak berpengaruh terhadap kecelakaan 18. Saya selalu memberikan jarak ± 1 meter pada kendaraan didepan saya
		h. Tidak menghiraukan <i>yellow traffic light</i>	19, 21	20, 14	14. Saya berhati-hati saat lampu lalu lintas berwarna kuning 19. Saat berada di lampu kuning, saya biasa melajukan kendaraan saya agar tidak terkena lampu merah 20. Saya memperlambat kendaraan saat lampu lalu lintas sudah berwarna kuning 21. Meskipun sudah lampu kuning, saya tidak pernah memperlambat kecepatan
		i. Keluar masuk jalur	28, 31	23, 27	23. Mengendarai kendaraan sesuai jalur yang telah ditetapkan merupakan kewajiban seorang pengemudi 27. Keluar masuk jalur kendaraan bukan hal yang biasa saya lakukan 28. Saat jalanan macet saya melewati trotoar yang seharusnya untuk pengguna jalan agar lebih cepat sampai tujuan 31. Saya menyalip kendaraan lain dengan menggunakan lajur kiri
		j. Menyalip dari jalur kiri	29, 30	24	24. Saat hendak menyalip saya selalu menggunakan jalur kanan 29. Saya tidak segan menggunakan jalur kiri untuk menyalip kendaraan lain 30. Saya menyalip kendaraan lain dengan kecepatan 100km/jam
TOTAL			17	14	

Hasil Tryout

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.967	34

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
AD1	81.59	316.581	.758	.966
AD2	81.41	316.748	.663	.967
AD3	81.76	318.189	.730	.966
AD4	81.41	316.303	.776	.966
AD5	81.70	309.548	.852	.965
AD6	81.78	314.119	.750	.966
AD7	81.78	322.230	.616	.967
AD8	81.51	323.590	.589	.967
AD9	81.70	312.270	.764	.966
AD10	81.22	316.563	.656	.967
AD11	81.27	334.147	.138	.969
AD12	81.43	333.419	.203	.968
AD13	81.41	327.192	.477	.967
AD14	81.59	316.581	.758	.966
AD15	81.41	316.748	.663	.967
AD16	81.76	318.189	.730	.966
AD17	81.41	316.303	.776	.966
AD18	81.70	309.548	.852	.965
AD19	81.78	314.119	.750	.966
AD20	81.78	322.230	.616	.967
AD21	81.51	323.590	.589	.967
AD22	81.70	312.270	.764	.966
AD23	81.22	316.563	.656	.967
AD24	81.43	333.419	.203	.968
AD25	81.41	327.192	.477	.967
AD26	81.59	316.581	.758	.966
AD27	81.41	316.748	.663	.967
AD28	81.76	318.189	.730	.966
AD29	81.41	316.303	.776	.966
AD30	81.70	309.548	.852	.965
AD31	81.78	314.119	.750	.966
AD32	81.41	316.748	.663	.967
AD33	81.76	318.189	.730	.966
AD34	81.41	316.303	.776	.966

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.971	31

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
AD1	73.65	306.012	.746	.970
AD2	73.46	305.255	.684	.971
AD3	73.81	307.269	.731	.970
AD4	73.46	305.422	.776	.970
AD5	73.76	298.634	.858	.969
AD6	73.84	303.473	.744	.970
AD7	73.84	311.529	.604	.971
AD8	73.57	312.308	.602	.971
AD9	73.76	301.023	.779	.970
AD10	73.27	305.369	.667	.971
AD13	73.46	316.866	.442	.972
AD14	73.65	306.012	.746	.970
AD15	73.46	305.255	.684	.971
AD16	73.81	307.269	.731	.970
AD17	73.46	305.422	.776	.970
AD18	73.76	298.634	.858	.969
AD19	73.84	303.473	.744	.970
AD20	73.84	311.529	.604	.971
AD21	73.57	312.308	.602	.971
AD22	73.76	301.023	.779	.970
AD23	73.27	305.369	.667	.971
AD25	73.46	316.866	.442	.972
AD26	73.65	306.012	.746	.970
AD27	73.46	305.255	.684	.971
AD28	73.81	307.269	.731	.970
AD29	73.46	305.422	.776	.970
AD30	73.76	298.634	.858	.969
AD31	73.84	303.473	.744	.970
AD32	73.46	305.255	.684	.971
AD33	73.81	307.269	.731	.970
AD34	73.46	305.422	.776	.970

Berdasarkan hasil tryout yang telah dilakukan, maka dapat diketahui bahwa dari 34 item yang diujikan terdapat 3 item gugur masing-masing pada nomer 11, 12 dan 24. Sehingga 31 item dinyatakan valid dengan indeks validitas berada pada nilai 0,442-0,858 dan nilai reliabilitas sebesar 0,971

Tabulasi Data

Hasil Analisa

Jenis Kelamin * Kategori Crosstabulation

			Kategori			Total
			Rendah	Sedang	Tinggi	
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Count	11	21	28	60
		% of Total	7.9%	15.1%	20.1%	43.2%
	Perempuan	Count	70	9	0	79
		% of Total	50.4%	6.5%	0.0%	56.8%
Total		Count	81	30	28	139
		% of Total	58.3%	21.6%	20.1%	100.0%

Usia * Kategori Crosstabulation

			Kategori			Total
			Rendah	Sedang	Tinggi	
Usia	17-19 Tahun	Count	60	12	11	83
		% of Total	43.2%	8.6%	7.9%	59.7%
	20-22 Tahun	Count	21	18	17	56
		% of Total	15.1%	12.9%	12.2%	40.3%
Total	Count	81	30	28	139	
	% of Total	58.3%	21.6%	20.1%	100.0%	

Kepemilikan SIM * Kategori Crosstabulation

			Kategori			Total
			Rendah	Sedang	Tinggi	
Kepemilikan SIM	Punya	Count	42	17	16	75
		% of Total	30.2%	12.2%	11.5%	54.0%
	Tidak Punya/ Berlaku	Count	39	13	12	64
		% of Total	28.1%	9.4%	8.6%	46.0%
Total	Count	81	30	28	139	
	% of Total	58.3%	21.6%	20.1%	100.0%	

Uji Beda

Group Statistics

	Jenis Kelamin	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Total	Laki-laki	60	80.150	20.0675	2.5907
	Perempuan	79	41.380	11.9371	1.3430

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Total	Equal variances assumed	19.137	.000	14.190	137	.000	38.7703	2.7322	33.3675	44.1730
	Equal variances not assumed			13.286	90.053	.000	38.7703	2.9181	32.9729	44.5676